Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/7187

12. 03. 97

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/6951 —

Verkehr zwischen Tschechien und Deutschland

Seit der Wende 1989 sind Tschechien und Deutschland näher zusammengerückt. Unter anderem ist dies am steigenden Wirtschafts- und Tourismusverkehr zu erkennen. Im Hinblick auf die Entwicklung Tschechiens und dessen angestrebter EU-Mitgliedschaft wird die Verflechtung beider Volkswirtschaften weiter zunehmen. Eine der Folgen sind größer werdende Verkehrsströme zwischen beiden Ländern, die es ökologisch und ökonomisch sinnvoll abzuwickeln gilt. Besonders für die Entwicklung der Grenzregionen ist dies von größter Wichtigkeit, sollen diese Gebiete doch von ihrer heutigen wirtschaftlichen Bedeutungslosigkeit befreit werden. Dieses Ziel erfordert eine langfristige strategische Planung.

Vorbemerkung

Die vorliegenden Fragen sind verknüpft mit denen der Kleinen Anfrage von März 1996 (Drucksache 13/4206). Diese wurden mit Schreiben vom 4. April 1996 (Drucksache 13/4324) beantwortet. An den jeweiligen Stellen wird hierauf verwiesen.

1. Wie hat sich der Personen- und Gütergrenzverkehr seit 1989 verändert, und wie sehen die Prognosen für das Jahr 2010 im Hinblick auf
   - die zahlenmäßige Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs und
   - die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl im Personen- und Güterverkehr sowie
   - Quelle und Ziel der Verkehrsströme

   aus?

   Werden diese Zahlen gegebenenfalls regelmäßig veröffentlicht, und – wenn ja – wo?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 10. März 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Nach den Ergebnissen der amtlichen Verkehrsstatistik stellen sich die Güter- und Personenverkehre*) mit Quelle/Ziel in Deutschland bzw. Tschechien (bis 1993 Tschechoslowakei) wie folgt dar:

Güterverkehr (Aufkommen in 1 000 t):

Jahr		Straße	Eisenbahn	Binnenschiffahrt	Insgesamt
1990	Versand	394	926	499	1 819
	Empfang	1 978	4 251	569	6 798
	Zusammen	2 372	5 177	1 068	8 617
1991	Versand	943	2 249	525	3 717
	Empfang	5 483	6 669	523	12 675
	Zusammen	6 426	8 918	1 048	16 392
1992	Versand	1 686	2 482	350	4 518
	Empfang	8 973	8 766	614	18 353
	Zusammen	10 659	11 248	964	22 871
1993	Versand	1 849	1 844	314	4 007
	Empfang	8 127	7 018	564	15 709
	Zusammen	9 976	8 862	878	19 716
1994	Versand	1 997	1 416	297	3 710
	Empfang	8 604	7 793	961	17 358
	Zusammen	10 601	9 209	1 258	21 068
1995	Versand	2 593	1 952	400	4 945
	Empfang	8 244	8 171	1 553	17 968
	Zusammen	10 837	10 123	1 953	22 913
Nachrichtlich: Das Luftfrachtaufkommen (einschließlich Post) belief sich 1995 auf unter 4 300 Tonnen.					

Quelle: Veröffentlichungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und des Statistischen Bundesamtes.

*) Amtliche Zahlen liegen nur für den Luffverkehr vor.

Personenverkehr:

Jahr	Personen (Anzahl)		
	Einsteiger[2])	Aussteiger[2])	Insgesamt[2])
1990[1])[3])	85 886	86 301	172 187
1991[3])	116 606	110 582	227 188
1992[3])	160 719	154 367	315 086
1993	169 904	162 169	332 073
1994	189 383	184 553	373 936
1995	198 212	195 522	393 734

Quelle: Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes.

1) Bis einschließlich 1990 früheres Bundesgebiet, ab 1991 Deutschland.

2) Auf deutschen Flughäfen.

3) Nur Prag.

Die Angaben zur Verkehrsstatistik sind den regelmäßigen Veröffentlichungen des Kraftfahrt-Bundesamtes sowie des Statistischen Bundesamtes zu entnehmen. Aktuelle Prognosen zum bilateralen Verkehr zwischen Deutschland und Tschechien mit Prognosehorizont 2010 liegen der Bundesregierung nicht vor.

2. Welche Grenzübergänge werden dabei genutzt?

Zum Straßenverkehr mit Tschechien werden folgende Grenzübergänge benutzt:

Schoenberg	Maehring
Oberwiesenthal	Waldsassen
Reitzenhain	Schirnding Land
Zinnwald	Waldmuenchen
Bahratal	Furth i. W. Schaf
Bad Schandau	Selb
Schmilka	Bayrisch-Eisens
Neugersdorf	Eschlkam
Seifhennersdorf	Philippsreut
Waidhaus	Haidmuehle
Baernau	

Das Gesamtaufkommen ein- bzw. durchgefahrener Kraftfahrzeuge an der deutsch/tschechischen Grenze gliederte sich 1996 wie folgt auf:

Krafträder	83 123
Personenkraftwagen	18 420 754
Omnibusse	96 687
Lastkraftwagen	1 004 420
Kraftfahrzeuge insgesamt	19 604 984

3. Wird versucht, den Grenzverkehr vermehrt von der Straße auf die Schiene zu verlagern, und wenn ja, mit welchen Strategien?
   Welche Rolle spielen dabei der Kombinierte Ladungsverkehr bzw. die Rollende Landstraße, z. B. die schon vor längerer Zeit angedachte Linie Rokyzany–Regensburg?

Die Bundesrepublik Deutschland ist an der Einrichtung weiterer Relationen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger) mit der CSFR stark interessiert, da diese Verkehre einerseits große Marktchancen haben und andererseits zu einer wesentlichen Verringerung der Straßenbelastung im Verkehr zwischen beiden Ländern beitragen können.

Demgegenüber haben die bisherigen Erfahrungen gezeigt, daß Verbindungen der Rollenden Landstraße (begleiteter Kombinierter Verkehr) zwischen beiden Staaten nicht wirtschaftlich zu betreiben sind. Die Rollende Landstraße wird nur am Markt akzeptiert, wenn die Transportpreise durch Subventionen (z. B. durch den Freistaat Sachsen für Dresden — Lobositz) gestützt werden und dadurch für den Nutzer attraktiv sind. Die Rollende Landstraße zwischen Rokyzany — Regensburg wurde bisher nicht in Betrieb genommen, weil die Frage der Transportpreissubventionierung zwischen den beteiligten Ländern nicht geklärt werden konnte.

Eine wichtige Maßnahme zur Normalisierung der Verkehrsbeziehungen im Eisenbahnbereich zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik stellt die Schaffung der notwendigen bilateralen rechtlichen Grundlagen dar. Insbesondere spielen diese Grundlagen für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene eine entscheidende Rolle.

In diesem Zusammenhang ist der im Mai 1995 unterzeichnete Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr zu erwähnen, der es u. a. erlaubt, im Eisenbahnverkehr die Grenzkontrollen während der Fahrt des Zuges vorzunehmen.

Einen weiteren wichtigen Schritt zur Stärkung des Eisenbahnverkehrs wird ein bereits paraphierter Vertragsentwurf zwischen beiden Ländern über den Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze und über den erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehr bilden. Ziel dieses Vertrages ist es, weitere wesentliche Erleichterungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu schaffen; die Unterzeichnung des Vertrages ist für Sommer d. J. vorgesehen.

Im übrigen wird auf die Antwort zur Frage 9 in Drucksache 13/4324 verwiesen.

4. Wo und mit welchem Erfolg werden diese Transportarten im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt (Auslastung, Wirtschaftlichkeit)?

Die Beurteilung der Auslastung der Verkehrsmittel und die Wirtschaftlichkeit der Verkehre gehört zu den originären unternehmerischen Aufgaben der Verkehrsbetriebe. Das gleiche gilt für die Beurteilung von Auslastung und Wirtschaftlichkeit der Eisenbahninfrastruktur durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Die Bundesregierung nimmt vor dem Hintergrund des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung vom 27. Juni 1996 zur Auslegung der §§ 105 und 108 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages keine Stellung.

5. Welche Position bezieht die Bundesregierung zu diesen Verkehrsarten?

Siehe Antwort zu Frage 4.

6. Gibt es Planungen zur weiteren Entwicklung des Kombinierten Ladungsverkehrs bzw. der Rollenden Landstraße?
   Wenn nein, warum nicht?

Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr bestehen gegenwärtig werktägliche Verbindungen zwischen Bremen/Hamburg und Melnik/Prag (Seehafenhinterlandverkehr) sowie ebenso häufige Verbindungen zwischen neun tschechischen und neun deutschen Kombibahnhöfen. In Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen können die bestehenden Verbindungen im Kombinierten Verkehr verdichtet bzw. neue Verbindungen in Betrieb genommen werden.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 in Drucksache 13/4324 verwiesen.

7. Welche anderen Konzepte gibt es bzw. werden verfolgt, um den Transport von Personen und Gütern zwischen Deutschland und Tschechien zu optimieren?

Am 1. März 1995 wurde ein gemeinsamer Container-Liniendienst der CSPL und der Deutschen Binnenreederei unter der Bezeichnung Labe/Elbe Container Linie aufgenommen. Seitdem verkehren wöchentlich Containerschiffe auf der Elbe zwischen tschechischen und deutschen Häfen (Magdeburg, Hamburg).

8. Gibt es Verkehrsvermeidungskonzepte?

Die erhebliche Zunahme des grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehrs mit den Ländern Osteuropas ist im wesentlichen das Ergebnis der mit der politischen Entwicklung eingetretenen Freizügigkeit sowie der wachsenden Verflechtung der Volkswirtschaften.

Vor diesem Hintergrund ist es aus der Sicht der Bundesregierung geboten, die Rahmenbedingungen für ein leistungsfähiges und effizientes Gesamtverkehrssystem weiterzuentwickeln, welches die einzelnen Verkehrsträger gemäß ihrer arteigenen Vorteile und unter Ausschöpfung der vorhandenen Synergiepotentiale optimal einbindet.

9. Wieviel Leer-Lkw fahren über die Grenze?

Laut Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes passierten 1995 1,96 Millionen Lkw die deutsch/tschechische Grenze. Der Leerfahrtenanteil betrug rd. 30 %.

10. Welche Güter werden mit welcher Verkehrsart (Straßen- bzw. Schienenverkehr) transportiert?

Im Jahr 1995 wurden nach den Ergebnissen der amtlichen Verkehrsstatistik die nachstehend genannten Güterarten befördert (in 1 000 t):

Güterabteilung	Eisenbahn insgesamt	Straße Insgesamt
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	252,8	1 024,8
Andere Nahrungs- und Futtermittel	56,4	826,5
Feste mineralische Brennstoffe	3 290,1	267,4
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	432,0	184,2
Erze und Metallabfälle	82,7	49,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	790,2	888,6
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	1 351,2	3 670,4
Düngemittel	227,0	276,3
Chemische Erzeugnisse	489,7	834,1
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, bes. Transportgüter	1 942,2	2 804,5
Insgesamt	8 914,4	10 836,7 (incl. rd. 71 000 t Leergut)

Quelle: Veröffentlichungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Statistisches Bundesamt.

11. Wie sieht hier die zukünftige Entwicklung aus?

Aktuelle Prognosen zu güterartspezifischen Entwicklungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

12. Sind neue Grenzübergänge Straße/Schiene geplant, bzw. werden welche erweitert?
Welche Kosten werden dabei verursacht?

Das am 18. November 1996 gezeichnete und am 28. Februar 1997 in Kraft getretene deutsch-tschechische Regierungsabkommen über Grenzübergänge an der gemeinsamen Staatsgrenze enthält in seiner Anlage 2 die Übergänge, die in absehbarer Zeit geöffnet werden sollen. Es sind dies:

Neugersdorf — Rumburk/Rumburg
Ebersbach — Jiríkov/Georgswalde
Sohland — Rozany/Rosenhain
Altenberg — Cínovec/Zinnwald
Deutscheinsiedel — Mnišek/Böhmischeinsiedel
Oberwiesenthal — Loucná/Böhmisch Wiesenthal
Waidhaus-Autobahn — Rozvadov/Roßhaupt

Grundsätzliches Einvernehmen besteht weiterhin darüber, daß im Zuge der Autobahn Dresden — Prag (in Breitenau — Krásný Les/Schönwald) sowie im Raum Zittau-Hrádek n. N./Grottau an der Neiße ein Übergang zu errichten sein wird.

Für den Eisenbahnverkehr sind keine weiteren Grenzübergänge geplant.

Die erwarteten Kosten für die Erweiterung, den Um- und Neubau der Grenzübergangsanlagen auf deutschem Hoheitsgebiet ergeben sich aus nachstehender Aufstellung:

	TDM
Gemeinschaftszollamt Sohland—Rozany/Rosenhain, Umbau und Instandsetzung	5 000
Gemeinschaftszollamt Sebnitz—Dolní Poustevna/Niedereinsiedel, Umbau und Instandsetzung	6 000
Grenzzollamt—Schmilka—Hrensko/Herrnskretschen, Umbau und Instandsetzung	5 900
Grenzabfertigungsanlage Altenberg—Cínovec/Zinnwald, Neubau	62 967
Grenzabfertigungsanlage Schönberg—Vojtanov/Voitersreuth, Umbau und Erweiterung	55 496
Zollamt Schirnding-Landstraße—Pomezí nad Ohří/Mühlbach, Erweiterung	22 618
Gemeinschaftszollanlage Waldsassen—Svatý Kríz/Heiligenkreuz, Neubau	10 295
Grenzübergang Mähring—Broumov/Promenhof, Errichtung neuer Grenzabfertigungsanlagen	15 000
Gemeinschaftszollanlage Bärnau—Pavluv Studenec/Paulusbrunn, Neubau	3 500
Gemeinschaftszollanlage Waldmünchen—Lísková/Haselbach, Neubau	2 500
Zollamt Furth i. W.—Schafberg—Folmava/Vollmau, Um- und Ausbau	31 460

Im Zuge der Autobahn Dresden—Prag ist voraussichtlich die Errichtung einer deutsch-tschechischen Gemeinschaftszollanlage auf deutschem Hoheitsgebiet erforderlich. Die Kosten für eine solche Anlage belaufen sich auf ca. 90 Mio. DM.

Die Kosten für Straßenbaumaßnahmen lassen sich den jeweiligen Grenzübergängen nur dann sinnvoll zuordnen, wenn im Zuge der Errichtung des Grenzübergangs neue Straßenabschnitte oder Brücken gebaut werden müssen.

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen sind dies nach derzeitigem Planungsstand:

	Mio. DM
B 178 neu, Grenzübergang Zittau-Süd—Hrádek n. N./Grottau an der Neiße; Abschnitt von B 99 bis Grenze	110
A 17, Grenzübergang Breitenau—Krásný Les/Schönwald; Autobahnabschnitt AS Breitenau/Börnersdorf—Grenze	80
B 170, Grenzübergang Altenberg—Cínovec/Zinnwald; Ortsumgehung Zinnwald	20
B 174, Grenzübergang Reitzenhain—Hora Sv. Šebastiána/Sebastiansberg; Ortsumgehung Reitzenhain (Planung liegt noch nicht vor)	p. m.
B 92, Grenzübergang Schönberg—Vojtanov/Noitersreuth; deutscher Anteil an der Grenzbrücke und Verbindungsstraße	5
A 6, Grenzübergang Waidhaus-Autobahn—Rozvadov/Roßhaupt; Ortsumgehung Waidhaus mit deutschem Anteil an der Grenzbrücke	51

Der Grenzübergang Neugersdorf—Rumburk/Rumburg erfordert den Neubau der Ortsumgehung Neugersdorf im Zuge der sächsischen Staatsstraße S 148. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 32 Mio. DM.

Im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecken Berlin–Prag und Nürnberg—Prag ist vorgesehen, beide Strecken für die Neigetechnik auszurüsten und ergänzend zu nationalen Maßnahmen die Strecke Marktredwitz—Schirnding—Eger zu elektrifizieren. Kosten können hierbei den entsprechenden Grenzübergängen nicht sinnvoll zugeschieden werden. Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 8 in Drucksache 13/4324 verwiesen.

13. Welche Umweltauswirkungen (Lärm, Abgase, Verschlechterung der Lebensqualität) entstehen durch den Grenzverkehr?

Der wirtschaftliche Aufschwung der ehemaligen Ostblockländer nach der Grenzöffnung hat (bedingt durch den erforderlichen Warenaustausch) auch eine Zunahme des Grenzverkehrs mit sich gebracht.

Es ist das Ziel der Bundesregierung, die damit verbundene Belastung dadurch zu minimieren, daß möglichst emissionsarme Fahrzeuge nach dem Stand der Technik eingesetzt werden und ein möglichst großer Anteil des Verkehrs auf die Bahn und die Wasserstraße verlegt wird. Diesem Ziel dient auch die im November 1997 in Wien geplante Regionalkonferenz „Verkehr und Umwelt" der ECE.

Diskriminierende Maßnahmen zur Begrenzung des Grenzverkehrs zu Lasten ausländischer Transporteure lehnt die Bundesregierung ab.

14. Was wird getan, um die Umweltauswirkungen zu beseitigen bzw. zu minimieren?

Im Rahmen der Vereinbarung bilateraler Genehmigungskontingente für den Straßengüterverkehr ist es dem Bundesministerium für Verkehr gelungen, mit einer ganzen Reihe mittel- und osteueropäischer Staaten zu erreichen, daß ihre Unternehmer zunehmend moderne Lastkraftwagen mit hohem Umwelt- und Sicherheitsstandard einsetzen müssen. Für das Jahr 1996 wurde erreicht, den Anteil an sog. „grünen" Genehmigungen um 30 v. H. zu erhöhen. Nach Polen ist Tschechien damit der Staat mit dem zweigrößten „grünen" Genehmigungskontingent. Die Umweltauswirkungen beim Verkehr zwischen Tschechien und Deutschland werden demnach bereits jetzt in erheblicher Weise minimiert.

15. Wie viele und welche Grenzübergänge, die nur für Fußgänger, Radfahrer und Skifahrer geöffnet sind, also speziell „sanften" touristischen Verkehren dienen, gibt es an der deutsch-tschechischen Grenze, und sollen diese Übergänge auch für den Auto- und Lkw-Verkehr geöffnet werden?

Wenn ja, um welche Grenzübergänge handelt es sich, bzw. wann soll diese Öffnung jeweils erfolgen?

Auf der Grundlage des deutsch-tschechischen Abkommens über den Kleinen Grenzverkehr auf Wanderwegen und in Touristenzonen sowie über den Grenzübertritt in besonderen Fällen vom 2. Dezember 1994 wurden bislang 44 grenzüberschreitende Wanderwege an der gemeinsamen Staatsgrenze eingerichtet. Davon wurden zwei—Neurehefeld—Modava/Moldau sowie Bad Elster—Doubrava/Grün mit Wirkung vom 1. August 1996 zu regulären Grenzübergängen erweitert.

Grenzüberschreitende Wanderwege werden zum Zwecke des Freizeitsports für Fuß-, Rad-, Ski-, Reit- und Bootswanderer sowie für Pferdekutschen- und Krankenfahrstuhlfahrer errichtet.

Grenzüberschreitende Wanderwege im Freistaat Sachsen:
Ebmath—Hranice/Roßbach
Bad Elster (Bärenloh)—Hranice/Roßbach
Bad Brambach—Plesná/Fleisen
Wernitzgrün—Luby/Schönbach
Klingenthal/Aschberg—Bublava/Schwaderbach
Oberwiesenthal—Loucná/Böhmisch Wiesenthal
Jöhstadt—Cerý—Potok/Pleyl
Olbernau—Brandov/Brandau
Deutschkatharinenberg—Hora Sv. Kateriny/Katharinaberg
Deutschgeorgenthal/Ceský Jiretin/Georgensdorf
Holzhau—Moldava/Moldau
Fürstenau—Fojtovice/Voitsdorf
Rosenthal—Jilove/Sneznik/Schneeberg
Schöna—Hrensko/Hernskretschen
Hinterhermsdorf—Zadni Doubice/Hinterdaubitz
Hinterhermsdorf—Mikulásovice/Nixdorf
Sebnitz—Mikulásovice/Tanecnice/Nixdorf
Steinigtwolmsdorf—Lobendava/Sevemi/Hilgersdorf
Sohland—Slukonov/Rozany/Schluckenau/Rosenhain
Ebersbach—Jirikov/Georgswalde
Waltersdorf—Dolni Svetlá/Lichtenwalde
Jonsdorf—Krompach/Krombach
Oybin (Hain)—Krompach/Krombach
Lückendorf—Petrovice/Petersdorf
Hartau—Hrádek nad Nisou/Grottau

Der grenzüberschreitende Wanderweg Ebmath—Hranice/Roßbach soll zu einem regulären Grenzübergang erweitert werden, eine Nutzung für den Reiseverkehr mit Pkw und Bus sowie Lkw bis 1,5 t zulässiges Gesamtgewicht ist vorgesehen. Ein Termin für die Nutzungserweiterung steht noch nicht fest.

Zum 1. März 1997 werden zwei weitere grenzüberschreitende Wanderwege eröffnet: Wiltenthal Jeleni/Hirschenstand und Elbradwig Schöna—Dolni Zleb/Niedergrund.

Grenzüberschreitende Wanderwege Freistaat Bayern:
Hammermühle—Libá (Dubina)/Liebenstein (Eichelberg)
Hatzenreuth—Starý Hroznatov/Altkinsberg
Neualbenreuth—Mýtina/Altalbenreuth
Kreuzstein—Krizový Kámen
Waldheim—Predni Zahájl/Vorder-Waldheim

Friedrichshäng—Ples/Plöß
Stadlern—Rybnik/Waier
Dreiwappen—Triznaky
Hochstraße—Ovci vrch/Schafberg
Hofberg—Fleky/Vorder-Flecken
Großer Osser/Ostrý
Bayer. Eisenstein—Zelezná Ruda/Markt Eisenstein
Ferdinandsthal—Debmik/Deffernik
Finsterau—Bucina/Buchwald
Bischofsreut, Marchhäuser—'Cebeské 'Zleby/Böhmisch Röhren
Dreisessel—Tristolicnik—Nové Ùdoli/Neuthal

Es ist beabsichtigt, den grenzüberschreitenden Wanderweg Neualbenreuth—Mýtina/Artalbenreuth zu einem regulären Grenzübergang zu erweitern und für Krafträder, Pkw und Omnibusse freizugeben. Ein Termin für die angestrebte Nutzungserweiterung steht noch nicht fest.

Am 1. März 1997 wird ein weiterer grenzüberschreitender Wanderweg—Scheuereck—Prásily/Stubenbach in Betrieb genommen.

16. Welche Überlegungen, gegebenenfalls auch (Vor-)Studien gibt es zu einer Reaktivierung der touristisch bedeutsamen, auf der tschechischen Seite noch voll betriebenen Schienenstrecke Passau—Waldkirchen—Haidmühle (—Nove Udoli/Neuthal–Cerny Kriz/Schwarzes Kreuz–Cesky Crumlov/Krumau), und wie ist der rechtliche sowie tatsächliche Status der Strecke auf deutscher Seite im Hinblick auf Stillegung für Personen- sowie Güterverkehr, Gleisabbau und Entwidmung?

    Hält die Bundesregierung die Reaktivierung dieser Strecke vor dem Hintergrund der touristischen und regionalen Bedeutung dieser Strecke für sinnvoll, zumal es dafür von tschechischer Seite großes Interesse – auch für einen Betrieb der Strecke durch die CSD (Tschechische Eisenbahn) – gibt?

Nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) ist der Schienengrenzübergang bei Haidmühle seit 1945 geschlossen; der SPNV der Teilstrecke Waldkirchen—Haidmühle wurde 1963 wegen mangelnder Verkehrsnachfrage auf Busbedienung umgestellt.

Der Gesamtbetrieb des Streckenabschnitts Jandelsbrunn—Haidmühle (Bundesgrenze) wurde Anfang 1976 eingestellt, die Infrastruktur anschließend zurückgebaut und die Trasse vorwiegend an die Gemeinden zur Anlage von Radwegen und Langlaufloipen veräußert. Über die Entwidmung dieses Streckenabschnittes liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Für den Streckenteil Waldkirchen—Jandelsbrunn hat das EBA am 5. Juli 1995 die Genehmigung nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zur dauernden Einstellung des Betriebes erteilt. Die Stillegung erfolgte am 1. Oktober 1995. Die Gleisanlagen sind noch vorhanden; ein Antrag auf Entwidmung liegt dem EBA nicht vor. Über evtl. Untersuchungen Dritter hinsichtlich der Reaktivierung der Strecke liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Nach Auskunft der DB AG haben Gespräche mit der Tschechischen Eisenbahn ergeben, daß beide Bahnen aus wirtschaftlichen Gründen nicht daran interessiert sind, weitere Grenzübergänge für den Eisenbahnverkehr zu öffnen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333